

BEILAGENHINWEIS

„Information“ über 1980 – Die Betriebsräte im Unternehmen

Mit dieser Ausgabe der OPEL POST werden zwei Beilagen verteilt: Einmal der Sonderdruck mit den Porträts der im Mai im gesamten Unternehmen gewählten Betriebsräte. Mit einem Blick lernt man durch diesen Sonderdruck die Betriebsvertretungen des gesamten Unternehmens kennen. – Die zweite Beilage ist eine informative, kommentierende Zusammenfassung des in diesen Tagen veröffentlichten Geschäftsberichtes für 1980. In kompakter, mit Schaubildern aufgelockerter Form ist – genau wie in früheren Jahren – der Sonderdruck „Information“ hauptsächlich für eilige Leser gedacht. Wer mehr wissen will, vertiefe sich in den Bericht auf dieser Seite oder besorge sich den offiziellen, ausführlichen Geschäftsbericht mit seinen vielen Details und einem umfangreichen Zahlenwerk über 1980.

IM GRUNDE NICHTS NEUES:

TECHNIKFEINDLICHKEIT

Es ist sicher wichtig, Umweltprobleme zu erkennen und für eine Humanisierung der Arbeitswelt einzutreten. Wir dürfen dabei aber nicht vergessen, daß unsere menschliche Kultur, ja unsere ganze Existenz, in ständiger Auseinandersetzung mit diesen Problemen und insbesondere mit der Umwelt gestanden hat. Mit anderen Worten: Was heute oft so laut proklamiert und gefordert wird, zuweilen sogar in Form von massiven Angriffen auf Erfinder und Industrie, Technik und Fortschritt, ist im Kern nichts Neues. Die Menschheit hat trotzdem seit altersher ihre Probleme gelöst, und das wird auch in Zukunft nicht anders sein. Begriffe wie Wachstum, Leistung, Erhaltung der Umwelt sowie Humanisierung stehen also von jeher in einem untrennbaren Zusammenhang.

Alle naturwissenschaftlich-technischen Erkenntnisse – ganz gleich, wo in der Welt sie erlangt werden und wofür sie gut sind – bleiben mit ihrer Entwicklung allgegenwärtig und beeinflussen die jeweilige gesellschaftliche, politische und auch wirtschaftliche Situation einer Zeit. Der beklagenswerte Vertrauensschwund von Teilen der Gesellschaft in den technischen Fortschritt und die hierzulande daraus resultierende Technik- und Fortschrittsfeindlichkeit kann daher keine Sache von Dauer sein. Vermutlich kam es zu dieser Entwicklung, weil viele Menschen sich schwer tun, die Zusammenhänge und Notwendigkeiten angesichts so vieler hochkomplizierter und in rascher Folge sich ablösender technischer Schöpfungen und Vorgänge zu verstehen. Hier haben es die Verantwortlichen an Aufklärungsarbeit fehlen lassen...

Heute wird viel gesprochen von der Herausforderung durch Japan. Was ist hier geschehen? Nun, dieses Volk hat nach dem letzten Krieg in planvoller Weise alle naturwissenschaftlichen und technischen Erfindungen des Westens zunächst einmal vorbehaltlos übernommen. Das führte zu japanischen

Produkten unterschiedlicher Qualität. Fast umgekehrt jedoch eignete sich dabei dieses intelligente Volk nicht nur das erlangte Wissen und Können des Westens an, sondern erlangte auch die Fähigkeit zu schöpferischer Initiative und Innovation. Fast ebenso unbemerkt blieb die Tatsache, daß die überzeugenden Erfolge der japanischen Industrie im internationalen Wettbewerb nicht nur auf der dort vorhandenen höheren Produktivität beruhen, sondern insbesondere auch auf den Ergebnissen zielstrebigster Forschung und Entwicklung. Diese für jedes Land so wichtigen Fragen wurden in Japan seit langem planmäßig gefördert und unterstützt. Japan erlebt schon heute eine in die Zukunft weisende, für uns schon fast besorgniserregende technische Wissensproduktion. Kein Wunder, daß wir neidvoll auf dieses Land blicken, das übrigens nach seinen geographischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten gut mit Deutschland verglichen werden kann. Interessant in diesem Zusammenhang ist zum Beispiel der erhebliche Anstieg von Patentanmeldungen, die japanische Firmen in Deutschland hinterlegen. In den 50er Jahren lag der Anteil japanischer Patentanmeldungen in Deutschland noch unter ein Prozent; Mitte der siebziger Jahre waren es 13 Prozent, und Mitte 1979 waren es bereits 22 Prozent. Man kann davon ausgehen, daß jede vierte bis fünfte Anmeldung, der beim Deutschen Patentamt hinterlegten Erfindung aus Japan stammt. Diese Entwicklung müssen wir sehen und richtig einordnen, Japans Aktivitäten sollten bei uns motivierende Kräfte auslösen. In diesem Sinne ist zu hoffen, daß der Einfallsreichtum der Japaner, der uns in manchen Wirtschaftszweigen geradezu in eine Notsituation manövrierte, zu neuen, kreativen Ideen anregt...

(Auszug aus einem Referat von PEK-Direktor F.W. Lohr anlässlich der kürzlichen Ehrung der Opel-Erfinder, über die in der vorletzten Ausgabe berichtet wurde.)

GESCHÄFTSBERICHT VERÖFFENTLICHT

1980: Ein schwieriges Jahr für unser Unternehmen

Um es vorweg zu sagen: 1980 war „kein guter Jahrgang“ für unser Unternehmen. Der in diesen Tagen vorgelegte Geschäftsbericht für das vergangene Jahr läßt keinen anderen Schluß zu. Zum ersten Mal seit 1948 muß die Firma einen Verlustabschluß vorlegen. Er beläuft sich auf 411 Millionen DM. (Einzelheiten darüber im Geschäftsbericht.) Und auch für 1981 besteht nur noch eine geringe Chance, wieder in die Gewinnzone zu kommen, wie aus dem kürzlich vom Generaldirektor an jeden Mitarbeiter geschickten Brief hervorgeht. Das Gesetz verpflichtet Aktiengesellschaften, also auch unser Unternehmen, die Ergebnisse eines Geschäftsjahres zu veröffentlichen. Die für das vergangene Jahr wurden am 30. Juni in einer Pressekonferenz der Öffentlichkeit bekanntgegeben. Die folgende Kurzfassung bringt wichtige Daten und Fakten. Wer mehr wissen will, besorge sich den offiziellen Geschäftsbericht. Für eilige Leser ist der Sonderdruck gedacht, der mit dieser OPEL POST ausgegeben wird, eine ergänzende, zusätzliche „Information“. Jeder Geschäftsbericht beginnt mit einem Bericht des Vorstandes; in dem jetzt veröffentlichten heißt es unter anderem:

Einer der Hauptgründe für die geringe Auslastung der Produktionskapazitäten 1980 war die rückläufige Nachfrage nach Konsumgütern. Die Einkünfte der privaten Haushalte stiegen zwar bis zum Jahresende 1980 an, doch hatte dies keine Auswirkungen auf die Produktion, weil höhere Preise für Konsumgüter, insbesondere aber für Energie und für Produkte auf Rohölbasis gezahlt werden mußten.

Unterschiedliche Entwicklung

Der PKW-Markt in Westeuropa schrumpfte im Jahre 1980 um 4,6 Prozent auf 10,1 Millionen Fahrzeuge, jedoch war die Entwicklung in den einzelnen Ländern höchst unterschiedlich. Die deutsche Automobilindustrie stellte 1980 3,88 Millionen Fahrzeuge her, davon waren 792.800 Opel-Modelle. Das entspricht einem Anteil von

20,4 Prozent, während es im Jahre 1979 noch 22,8 Prozent waren. 50,5 Prozent des Opel-Absatzes wurden im Geschäftsjahr exportiert, verglichen mit 51,6 Prozent 1979. Außerdem wurden 41.105 Fahrzeug-Teilesätze ohne Motoren für den Export hergestellt. Nach einer Produktionszeit von nur 15 Monaten lief im Dezember 1980 der 500.000ste Wagen der neuen Kadett-Baureihe mit Frontantrieb vom Band.

Veränderte Marktstruktur

Infolge einer restriktiven Wirtschafts- und Geldpolitik in den meisten Ländern und der zugleich rapide steigenden Treibstoffpreise werden die Verbraucher in steigendem Maße preis- und energiebewußt. Dies führt zu einer Veränderung der Marktstruktur. Im Jahr 1980 bevorzugten die deutschen

Verbraucher Fahrzeuge der unteren Mittelklasse, und zwar zu Lasten der darüber liegenden Fahrzeugklassen. Kleinwagen hielten ihren Anteil am deutschen PKW-Markt, die Großwagenklasse verlor an Boden. Der Trend zu Fahrzeugen der unteren Mittelklasse begünstigte die japanischen Hersteller, die in diesem Marktsegment besonders stark vertreten sind. Opel hielt unangefochten seine Stellung als zweitgrößter Anbieter auf dem deutschen Markt. 405.047 Opel-Personen- und 3.113 Bedford-Blitz-Nutzfahrzeuge wurden im Jahr 1980 neu zugelassen. (Im Jahre 1979 waren es 470.912 Opel-Personen- und 3.826 Bedford-Blitz-Nutzfahrzeuge.) Die Opel-Marktanteile betragen im Berichtsjahr 16,7 Prozent für PKW und 1,8 Prozent für Nutzfahrzeuge. Im Einklang mit dem Markttrend und aufgrund der erheblich gestiegenen Nachfrage nach Erscheinen des neuen Modells im August 1979, erwies sich der Kadett als die erfolgreichste Opel-Baureihe im Jahr 1980. Die Rekord-Modelle hielten europaweit die Führungsposition in ihrem Marktsegment. Während des ganzen Berichtsjahres wurden Sondermodelle angeboten sowie Verkaufsförderungsaktionen durchgeführt, um dem Absatz in einem schrumpfenden Markt mit veränderter Struktur neue Impulse zu geben.

Kurzarbeit • Abfindungsaktion

Trotz dieser Bemühungen erwies sich der Belegschaftsstand höher als durch Absatz und Produktion gerechtfertigt. Aus diesem Grund, und um übersetzte Lagerbestände zu vermeiden, wurden

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 2



Es ist wieder soweit, in wenigen Tagen beginnen in Rüsselsheim und Kaiserslautern die Werksferien, etwas später in Bochum, von allen lange erwartet. Das Bild gibt einen Vorgeschmack. Drei Wochen keinen Wecker, keinen Streß, keine lange Anfahrt zur Arbeit, keine nach Hause. Ruhe und Entspannung werden jetzt groß geschrieben. Wo auch immer unsere Leser ihren Urlaub verbringen, ob zu Hause, in deutschen Landen oder jenseits der Grenzen – allen wünschen wir erholsame Tage bei schönem Wetter, den „Fernfahrern“ darüber hinaus eine glückliche Heimkehr. (Beachten Sie bitte in diesem Zusammenhang unser Urlaubs-Kaleidoskop auf Seite 8.)



Auch im Geschäftsbericht für 1980 ist ein längeres Kapitel den Mitarbeitern gewidmet: Beschäftigung, Arbeitseinkommen, Arbeitszeit, Sozialleistungen, Personalentwicklung und anderes mehr werden darin ausführlich behandelt. Einen dieser Mitarbeiter zeigt die Aufnahme. Es ist P. Ksoll, der in der Karosserie-Fertigmontage unseres Bochumer Werkes Kühlergitter in die Kadett-Karosserien einsetzt.

Fortsetzung von Seite 1

für das Werk Rüsselsheim und die entsprechenden Zulieferbereiche des Werkes Kaiserslautern 17 Wochen Kurzarbeit angesetzt. Um den Personalbestand dem wegen der gesunkenen Nachfrage geringeren Produktionsvolumen anzupassen, wurde im zweiten Quartal 1980 für das Werk Rüsselsheim ein freiwilliges Abfindungsprogramm angeboten, das mehr als 3.800 Mitarbeiter annahm. Ein weiteres Programm betraf die Mitarbeiter in allen Werken im Alter von 59 Jahren und mehr. Rund 1.700 Lohnempfänger und 500 Gehaltsempfänger entschlossen sich daraufhin zur freiwilligen vorzeitigen Pensionierung. Diese Sozialpläne erfüllten ihren Zweck, den Personalbestand an die Produktionszahlen anzupassen, sie waren jedoch mit erheblichen Kosten verbunden.

Erstmals Verluste

Für das Geschäftsjahr 1980 mußte Opel zum ersten Mal seit 1948 einen Verlustabschluss vorlegen. Er beläuft sich auf 411 Millionen DM. Hiervon sind 291 Millionen DM auf Kosten zurückzuführen, die in Verbindung mit der Anpassung von Produktion und Belegschaft an die rückläufige Nachfrage im In- und Ausland entstanden. Die fortlaufenden variablen Kosten während der Kurzarbeit und die vom Unternehmen an die betroffenen Arbeitnehmer gezahlten Zuschüsse zum Kurzarbeitergeld beliefen sich allein auf 200 Millionen DM, und für die freiwilligen Abfindungsprogramme mußten rund 91 Millionen DM aufgebracht werden. Darüber hinaus sind – neben dem starken Rückgang des Absatzes – eine veränderte Zusammensetzung der Modellpalette, die Unterdeckung der gestiegenen Kosten in den Verkaufspreisen, die verstärkten Verkaufsförderungsmaßnahmen und natürlich Kosten und Abschreibungen in Verbindung mit unserem Investitionsprogramm Faktoren, die zu diesem Verlust beigetragen haben. Trotz des ungewöhnlichen Zusammentreffens ungünstiger Faktoren im Jahr 1980 ist das negative Betriebsergebnis ein un-

trügliches Indiz dafür, daß die Produktivität des Unternehmens gesteigert werden muß. Dies wird ein vorrangiges Ziel für die Zukunft sein. Der große Investitionsaufwand, hervorragende Erzeugnisse sowie die Erfahrung und Einsatzbereitschaft unserer Mitarbeiter sind die Grundlage unserer Zuversicht, den Herausforderungen des Automobilgeschäfts der Zukunft gewachsen zu sein.

Umfangreiche Investitionen

Das Unternehmen ist zuversichtlich, im laufenden Jahr seinen Anteil am Inlandsmarkt, der etwa in der gleichen Größenordnung wie im vergangenen Jahr erwartet wird, leicht erhöhen zu können. Die mittel- und langfristigen Erwartungen gehen jedoch davon aus, daß sowohl höhere Absatz- und Produktionsziffern als auch steigende Marktanteile erreicht werden können. Das Automobilgeschäft war schon immer von zyklischen Verläufen geprägt; wir erwarten deshalb nicht ohne Grund ein Wiedererstarken der Märkte. Diese Überlegungen bilden auch den Hintergrund für unser umfangreiches Investitionsprogramm. Das größte Projekt im Werk Rüsselsheim ist der Bau einer neuen Lackieranlage. (Siehe letzte Ausgabe und den nachfassenden Bericht auf dieser Seite. D. Red.) Im Werk Kaiserslautern wurden im Laufe des Jahres zwei größere Projekte weitergeführt: das Motorenwerk zur Herstellung der neuen 1,6-Liter-Triebwerke und die Erweiterung des Preßwerkes durch zehn Pressenstraßen modernster Ausführung.

Dank an die Belegschaft

Der Bericht des Vorstandes, der – wie angedeutet – eine Einführung in den eigentlichen Geschäftsbericht darstellt, enthält auch Worte des Dankes: „Allen unseren Mitarbeitern möchten wir Dank und Anerkennung für ihren Einsatz und ihre Leistungen während des Geschäftsjahres aussprechen. Unser Dank gilt ebenso den Vertretern der Belegschaft in den Betriebsräten, dem Gesamtbetriebsrat und im Aufsichtsrat...“



Von einer Fahrt an die Côte d'Azur mit unserem COMMODORE brachte unser Fotograf diesen Schnappschuß mit.

ZWEITER LOHN Teures Nebenbei

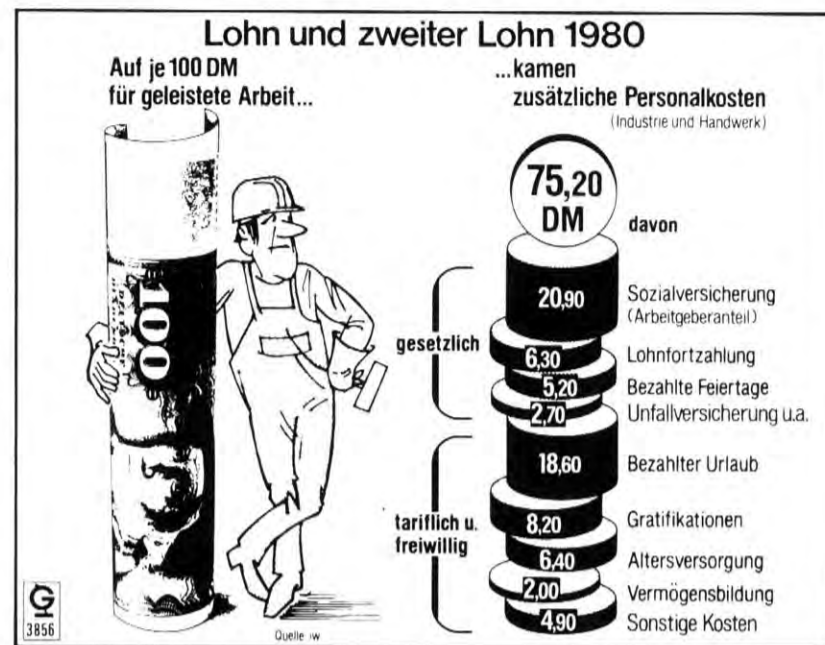
Was jemand verdient und was er seinen Betrieb kostet – das sind zwei ganz verschiedene Dinge. Denn neben dem Lohn oder Gehalt für die tatsächlich geleistete Arbeit bezieht jeder Arbeitnehmer einen „zweiten Lohn“, der aufgrund gesetzlicher, tariflicher oder freiwilliger Vereinbarungen zu zahlen ist.

Dazu gehören der Arbeitgeberanteil zur Renten-, Kranken- und Arbeitslosenversicherung ebenso wie der bezahlte Urlaub, das Weihnachtsgeld, die Lohn- und Gehaltsfortzahlung bei Krankheit oder die zusätzliche Altersversicherung, um nur die größten Posten zu nennen.

Diese sogenannten Personalnebenkosten haben sich mittlerweile zu einem stattlichen Brocken entwickelt. Nach Berechnungen des Instituts der deutschen Wirtschaft mußten die Unternehmen des produzierenden Gewerbes, also der Industrie, des Handwerks,

des Bergbaus und des Baugewerbes, 1980 auf jeden Hundertmarkschein für geleistete Arbeit im Durchschnitt noch einmal rund 75 DM drauflegen. (Bei Opel ist die Summe noch höher.)

Anders ausgedrückt: Ein Industriearbeiter, der im vergangenen Jahr beispielsweise 14 DM brutto in der Stunde verdiente, kostete seinen Betrieb in Wahrheit 24,50 DM. Globus



NEUE LACKIEREREI JETZT VOLL IN BETRIEB

Das Superding in Rüsselsheim

Im letzten Monat ist die neue Lackiererei in Rüsselsheim angelaufen. Die OPEL POST hat über sie bereits berichtet. Zusammenfassend und ergänzend kann über dieses 500-Millionen-Objekt, das Ende Mai der Presse sowie Vertretern von Behörden und örtlichen Politikern gezeigt wurde, gesagt werden, daß es mehr Lackqualität, mehr Umweltschutz und bessere Arbeitsplätze bietet als die alte Lackiererei. Sie ist weltweit die modernste Anlage ihrer Art.

Oberstes Ziel der Planung war es, durch diese zukunftsorientierte Anlage einen optimierten Langzeit-Korrosionsschutz zu erreichen. Gleichzeitig ging es darum, mit Hilfe modernster elektronischer Informations-Steuerungssysteme neue Möglichkeiten der Qualitätsüberwachung einzuführen. Außerdem wurde dem Sektor Umweltschutz höchste Bedeutung beigemessen. Die beiden wichtigsten Funktionen des neuen Werkzeugzeugs des Rüsselsheimer Werkes sind dabei, durch zahlreiche Maßnahmen die Qualität des Lackes in Aussehen und Haltbarkeit weiter zu verbessern und die Kapazität zu erhöhen.

Die jetzt bei der neuen Lackiererei eingeführte kathodische Elektrotauchlackierung – meist als Kataphorese bezeichnet – bedeutet für Opel bereits bei der ersten Lackierstufe einen neuerlichen entscheidenden Schritt zur Qualitätsverbesserung. Gleichzeitig wird ein wesentlicher Beitrag zum Umweltschutz geleistet, da wasserlösliche Lackbindemittel zum Einsatz kommen – man verzichtet also auf die üblicherweise verwendeten organischen Lösemittel. Zugleich setzt die Firma als erster Automobilhersteller der Welt auch für die zweite Lack-Schicht, den sogenannten Fülllack, ein neues lösungsmittelfreies, bis zur Austrocknung wasserlösliches Lacksystem ein.

Wichtiges und zugleich interessantes Detailsystem der neuen Anlage ist das neuartige, zusammen mit Siemens entwickelte Karosserie-Identifizierungssystem „Sicard“ (Siemens Car Identifikation). Hierzu ist an jeder Fahrzeugkarosserie ein sogenannter Resonator, kodiert mit einer sechsstelligen Kenn-Nummer sowie einer Kontrollziffer montiert.

Mit Hilfe von Mikrowellen erfassen zahlreiche in der Anlage positionierte Lesegeräte die Bewegung jeder einzelnen Karosserie einschließlich der Produktionsauftragsnummer. Die Weitergabe der Karosserie-Position an den Prozeßrechner erlaubt die reibungslose und rasche Produktionssteuerung je nach Karosserieart und Farbauftrag.

Einen wesentlichen Vorzug bei dieser vollautomatischen Produktions-

steuerung stellt die Möglichkeit dar, dem Prozeßrechner durch Infrarot-Eingabegeräte der Qualitätskontrolle sehr kurzfristig erkannte Mängel durch entsprechende Kodierung mitzuteilen. Das heißt, das Lackiererei-Informationssystem trägt zur optimalen Qualitätskontrolle bei. Darüber hinaus hatte bei der Konzeption der Anlage das Bestreben, ergonomisch günstige Arbeitsplätze zu schaffen, Priorität.

So werden zahlreiche Arbeiten, bei denen Menschen mit Lackpartikeln in Berührung kämen, von computer-gesteuerten Robotern erledigt, und sogenannte Überkopparbeit entfällt ganz. Großzügig sind auch die sanitären Einrichtungen, außerdem steht den in der Lackiererei Beschäftigten eine eigene Kantine zur Verfügung.



PVC-Unterboden-Spritzkabine. Roboter übernehmen hier Aufgaben, die an der entsprechenden Stelle des alten Lackierereikomplexes in Überkopparbeit von Hand erledigt werden mußten.

ALT-OPEL-INTERESSENGEMEINSCHAFT

Die „Goldenen Zwanziger Jahre“ wurden in Erinnerung gerufen

Die Parade aus Technik und Chrom, das kürzliche Opel-Veteranentreffen anlässlich des zehnjährigen Bestehens der Alt-Opel-Interessengemeinschaft, war nach Meinung der Teilnehmer ein großer Erfolg. 530 Fahrer von Opel-Oldtimern „schnauferlten“ mit 222 Fahrzeugen nach Rüsselsheim zu ihrem Jahrestreffen, das diesmal zugleich ein Jubiläumstreffen war. Als Ältester unter den Oldtimern wurde ein „Torpedo“ aus dem Jahre 1910 gesichtet.

Übrigens: Es war das größte Treffen seit Bestehen der Interessengemeinschaft, deren Mitglieder überall in der Bundesrepublik und zu einem nicht geringen Teil im benachbarten Ausland



Bewunderung erregte dieser „Laubfrosch“ aus dem Jahre 1978 (kein Druckfehler!), der aus Teilen dieses Modells (1924) nachgebaut wurde. In der Mitte (mit Hemd) Bodo Fischer, Presseabteilung, der die Jubiläumveranstaltung der Alt-Opel-Interessengemeinschaft organisiert hatte.



Oldtimer-Korso von Rüsselsheim nach Groß-Gerau mit 222 Fahrzeugen.

AUF DEM OPEL-PRÜFFELD

Training auf einem Monza

Der Sportlehrer und, wie es heißt „Geschwindigkeitsfanatiker“ Hans-Joachim Schiemenz aus Frankfurt will in wenigen Tagen, Anfang Juli, im italienischen Cervinia den bei 202 Kilometer pro Stunde stehenden Weltrekord des Amerikaners Steve McKinney im Abfahrtslauf angreifen. Bevor er auf die bis zu 68 Grad steile Abfahrtspiste geht, wollte er sich mit den dann herrschenden besonderen Geschwindigkeits- und Fliehkraftproblemen vertraut machen.



wohnen und sich dieser besonderen Liebhaberei verschrieben haben. Bodo Fischer von unserer Presseabteilung, Organisator dieses Jubiläumstreffens, sprach von der erfolgreichsten Veranstaltung seit Bestehen der Vereinigung.

Von Rüsselsheim ging eine Sternfahrt an den Rhein und in den Taunus. Bei einem anschließenden Typ-Gruppen-treffen standen der Erfahrungsaustausch im Mittelpunkt der Gespräche, natürlich auch abends beim geselligen Teil dieses Treffens. Interessant auch der Alt-Teile-Flohmarkt, wo getauscht wurde oder dieses und jenes Teil neu erworben werden konnte. Beim Auto-Korso der Oldtimer von Rüsselsheim nach Groß-Gerau schlug manches Opel-Rentner-Herz am Straßenrand höher, als Wagen vorbeifuhren, an deren Produktion man vor 30, 40, 50 oder mehr Jahren selbst beteiligt war. So wurden an diesen drei Tagen die „Goldenen Zwanziger Jahre“ in Erinnerung gerufen, in manchen Fällen sogar die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg.

Bleibt noch nachzutragen, daß die gelegentliche Fahrt im Opel-Oldtimer für die meisten Mitglieder der Interessengemeinschaft ein Hobby, für andere dagegen das Fahrzeug seit Jahren und Jahrzehnten noch täglich fahrbarer Untersatz ist. Meinte einer, der davon erfuhr: „Hut ab vor so viel Zuverlässigkeit!“



Auch im Reich der Mitte gibt es Opel-Fahrer. Unser Mitarbeiter Karl Olesen entdeckte den oben abgebildeten alten Opel Rekord vor seinem Hotel in Quingdao (früher Tsingtau) in der Volksrepublik China. Leider konnte er keine genaueren Angaben über den Wagen in Erfahrung bringen; es wäre doch einmal von Interesse gewesen, wie dieser Rekord den langen Weg von Rüsselsheim nach Quingdao gefunden hat und wer sein jetziger Besitzer ist.



Urlaubsüberraschung

Kurz und bündig

Sparfahrt in Hockenheim

Bislang war „Spar-Meister“ Hans-Gerd Fischer (41) aus Fischbach vor allem durch spektakuläre Verbrauchswerte bei Testfahrten auf öffentlichen Straßen hervorgetreten. Jetzt stellte er sein Können auch auf einer abgesperrten Piste unter Wettbewerbsbedingungen unter Beweis: Mit einem Ascona 2,0 Diesel verbrauchte er beim „Shell-Kilometer-Marathon mit auto, motor und sport“ am 21. Juni auf dem Hockenheimring ganze 2,848 Liter auf 100 Kilometer. Damit war er Zweiter und mit deutlichem Abstand bester Diesel-Fahrer in seiner Klasse (1000 – 1300 kg Fahrzeuggewicht). Bei der Sparfahrt hatte Fischer den Hockenheimring sechsmal umrunden müssen (ca. 40 Kilometer). Dabei erreichte er eine Durchschnittsgeschwindigkeit von immerhin 50,7 km/h. Herzliche Glückwünsche dem Mann mit dem „Sparfuß“.

50 Jahre Bedford-Blitz

Mit einem Zwei-Tonner begann vor jetzt 50 Jahren die Geschichte des traditionsreichen britischen Nutzfahrzeugherstellers Bedford, der Marke, die innerhalb des General Motors-Konzerns auch die von Opel in der Bundesrepublik vertriebenen Bedford Blitz-Transporter herstellt. In diesem halben Jahrhundert avancierte Bedford zu einer der erfolgreichsten Nutzfahrzeugmarken der Welt; bis heute wurden nicht weniger als 3,2 Millionen Einheiten in allen Gewichtsklassen produziert, nahezu die Hälfte davon für den Export.

Caravan mit Overdrive

Wie schon seit kurzem die Zweiliter-Versionen der Rekord-Limousine, sind jetzt auch die entsprechenden Caravan-Modelle mit dem benzinsparenden Overdrive lieferbar. Dieses Zusatzgetriebe ermöglicht bei Überlandfahrt eine Reduzierung des Treibstoffverbrauches bis zu mehr als einem Liter pro 100 Kilometer. Die Bedienung ist einfacher, als das Einlegen des größten

Ganges bei einem Fünfganggetriebe – ein kurzes Antippen des Hebels an der Lenksäule genügt.

Sondermodell „Kadett J“

Seit Anfang Juni bietet das Unternehmen den „Kadett J“ an, ein besonders attraktives Sondermodell, das als sportliches und preisgünstiges Fahrzeug das Angebot unserer Kadett-Baureihe ergänzt. Über die Vorzugspreise für Werksangehörige, die Grundausstattung, Farben und Polster sowie mögliche Sonderausstattungen informieren die seit dem 9.6. an den Schwarzen Brettern hängenden roten Werksanschläge des Verkaufs. (Weitere Auskünfte erteilen die Mitarbeiter der Beratungsstellen für Neuwagenverkäufe in den drei Werken.)

Werksurlaub 1982

Wie in jedem Jahr, wurde auch vor den jetzigen Werksferien der Werksurlaubsplan für 1982 festgelegt, damit jeder entsprechend für das kommende Jahr disponieren kann. Die Werksferien 1982 sind vorgesehen in Rüsselsheim vom 12. Juli bis 30. Juli, in Bochum vom 26. Juli bis 13. August und in Kaiserslautern vom 26. Juli bis 13. August 1982. Darüber hinaus ist geplant, daß die Arbeit in allen Werken ruht vom 24. Dezember 1982 bis zum 1. Januar 1983. (Einzelheiten werden gesondert bekanntgegeben.)

„Sicherer Schulweg“

SCHULANFÄNGER



VERKEHRSANFÄNGER

Eine Aktion der Deutschen Verkehrswacht und der Adam Opel Aktiengesellschaft

Wie in früheren Jahren wird auch 1981 wieder die Aktion „Sicherer Schulweg“ vom Werk in Zusammenarbeit mit der Deutschen Verkehrswacht durchgeführt. Das von unserer Abteilung Öffentlichkeitsarbeit konzipierte (farbige) Plakat wird zu Beginn des neuen Schuljahres im gesamten Bundesgebiet zu sehen sein und die Autofahrer zu besonderer Vorsicht gegenüber den ABC-Schützen mahnen. Jeder Fahrer sollte aber auch sonst daran denken: Autos kann man bremsen, Kinder nicht!

Rote Zahlen

In dem an alle Mitarbeiter kürzlich geschickten Brief des Generaldirektors wurde ein realistisches Bild von der Lage des Unternehmens gezeichnet. Rote Zahlen 1980, rote Zahlen 1981 bis jetzt.

„Während auf der einen Seite der Kostendruck durch erhöhte Preise für Energie, Dienstleistungen und Vormaterialien zunimmt“, so Robert C. Stempel, „läßt es die Wettbewerbssituation auf unseren Absatzmärkten nicht zu, alle diese erhöhten Kosten in den Preisen aufzufangen. Gleichzeitig müssen wir uns die Mittel, die wir für die notwendigen Investitionen brauchen, zu hohen Zinsen auf dem Kapitalmarkt beschaffen...“

In dem Brief wird daher auch die berechtigte Frage gestellt, ob die großzügige Regelung über die kürzlich vorgenommene Anwendung der Tarifabschlüsse auf die Opel-Löhne und -Gehälter überhaupt vertretbar gewesen sei. Denn auch die höheren Opel-Löhne und -Gehälter müßten erst einmal erwirtschaftet werden.

Wenn man dann von dem außergewöhnlich hohen Abwesenheitsstand in einigen Unternehmensbereichen hört (teilweise doppelt, ja dreifach so hoch wie in der Kurzarbeitsperiode), dann muß man sich fragen, wie denn so der Gegenwert für Lohn oder Gehalt geschaffen werden soll? Und das in einer Zeit, wo wir alle Anstrengungen machen müssen, um gegen harte Konkurrenz in Produkt und Preis zu bestehen. So gesehen wirft sich die Frage auf, ob einige unter uns den Ernst der Lage noch nicht erkannt haben.

Im Kollegenkreis wird täglich über vieles gesprochen, über das angeschnittene Thema sollte ebenfalls einmal diskutiert werden. Sachlich natürlich. Jeder Einsichtige wird verstehen, daß die hohen Fehlzeiten die Verantwortlichen vor allem in der Produktion teilweise vor kaum lösbare organisatorische Probleme stellen. Dazu kommt der Kostenfaktor: Neben den unmittelbaren Produktionsausfällen durch Fehlzeiten wird die Firma vor allem durch die vielfältigen Fehlzeiten-Nebenkosten belastet: durch Lohn- und Gehaltsfortzahlung, durch Kosten für Umsetzungen, Einarbeitungen u.s.w.

Die Zeiten, da solche Themen mit dem Hinweis „Die Firma hat's ja“ abgetan wurden, sind vorbei. Im übrigen: Die Firma, das sind auch und nicht zuletzt alle Mitarbeiter, das sind wir. Nur wenn es der Firma gut geht, geht es auch uns gut. Eine Binsenweisheit, an die aber immer wieder erinnert werden muß. Wir sollten auch nicht vergessen, daß diejenigen unter den Abwesenden, die gestützt auf das großzügige Sozialnetz die Lage ausnutzen, in hohem Maße unkollegial handeln. Der Wildwuchs kann nicht länger ungehemmt ins Kraut schießen. Das soziale Netz, so der Bundeskanzler erst in diesen Tagen wieder, müßte zwar gesichert, aber von Mißbrauchsmöglichkeiten befreit werden. G.

Rü Meldungen und Berichte aus dem Werk Rüsselsheim

ZWEI LEBENSRETTER

„Das Lied vom braven Mann“

Wieder einmal konnte in einer kleinen Feierstunde „das Lied vom braven Mann“ gesungen werden. Diesmal ging es um die Rüsselsheimer Mitarbeiter Francisco Parra und Heinrich Vatter, die einem Kollegen durch schnelles und beherztes Zupacken das Leben retteten.



Bei der Reparatur an einer Presse wurde dessen Kopf zwischen Entladevorrichtung und Schiene eingeklemmt. Als Mitarbeiter F. Parra die Gefahr erkannte, schaltete er geistesgegenwärtig die Entladevorrichtung im letzten Augenblick aus, sonst wäre es zu einem tödlichen Unfall gekommen. Mitarbeiter Heinrich Vatter drückte die Vorrichtung dann noch rasch mit der Hand beiseite und befreite den schwerverletzten Kollegen.

Francisco Parra (zweiter von rechts) und Heinrich Vatter wurden kürzlich für ihr mutiges und schnelles Eingreifen geehrt. Im Namen der Geschäftsleitung überreichte Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt im Beisein von Gesamtproduktionsleiter Hans Berger jedem der beiden Lebensretter als Anerkennung für ihr umsichtiges Verhalten eine goldene Uhr und einen Scheck.

Zu Besuch bei der Stadt



Der Generaldirektor und Vertreter der Geschäftsleitung besuchten kürzlich Oberbürgermeister und Magistrat der Stadt Rüsselsheim. Der linke Bildausschnitt zeigt die Begrüßung durch Dr. Karl-Heinz Storsberg. Nach den Begrüßungsansprachen hörten die Opel-Gäste interessante Einzelheiten über die Entwicklung und die augenblickliche Situation der Stadt.



Dem offiziellen Teil folgte später eine Besichtigungsfahrt zu zahlreichen städtischen Einrichtungen. In den ebenfalls besuchten Werkstätten für Behinderte war die Freude der Vorsitzenden Herta Max besonders groß, denn Robert C. Stempel hatte einen Scheck für diese wichtige soziale Einrichtung mitgebracht (rechter Bildausschnitt).



75 Jahre Sportclub OPEL

Der traditionsreiche Rüsselsheimer Fußballclub „SC Opel“ feierte Ende Mai seinen 75. Geburtstag. Der Club ist übrigens keine Opel-Vereinsmannschaft, das Unternehmen gilt nur als Namenspatron. An Unterstützung hat es aber noch nie gefehlt, so auch jetzt wieder, als während des akademischen Festaktes im Foyer des Stadttheaters in Anwesenheit einer stattlichen Zahl

von Ehrengästen und Vereinsvertretern Wilbert Majer, Öffentlichkeitsarbeit, im Namen der Firma Grüße und Wünsche übermittelte und einen Scheck überreichte (Bild). Diesem festlichen Auftakt folgten zahlreiche Aktivitäten, so unter anderem vom 15. bis 21. Juni die Fußball-Stadtmeisterschaft. (Wir berichten in einer späteren Ausgabe über den SC Opel.)



Kühler Trunk an heißen Tagen

Eine kleine Erfrischung „schnell mal zwischendurch“ tut bei sommerlichen Temperaturen immer gut, und ein kühler Trunk ist – auch am Arbeitsplatz – schnell beschafft. Allein im Werk Rüsselsheim stehen in 67 Verkaufsstationen 356 Automaten bereit, einmal mit den zur Zeit am meisten gefragten „kalten Sachen“, aber auch mit warmen Getränken; außerdem wird in den Automaten allerlei für den „kleinen Hunger“ angeboten, wobei die Auswahl von Brötchen, Wurst, Fleischsalat, Käse und Butter über Sandwiches bis zu Schokolade und anderen Süßigkeiten reicht. Die Verkaufsstationen werden laufend von Mitarbeitern der Automatischen Kantine kontrolliert und, bei Bedarf, wird frische Ware ständig nachgeschoben.

Hier gibt es Werksausweise

Ausweisen muß man sich an vielen Stellen, an den Grenzen, in Ämtern und Behörden, und auch Betriebe müssen darauf achten, daß die Werksangehörigen sich beim Passieren der Portale ausweisen können – mit dem Werksausweis, denn sonst wäre jedem Unbefugten Tür und Tor geöffnet. Und damit wären wir schon beim Thema dieses Kurzberichtes, dem Werksausweis beziehungsweise der Ausweisstelle im Erdgeschoß der Personalabteilung des Rüsselsheimer Werkes, genau im Bau D 10, Zimmer 20.

Hier empfangen den Besucher zwei freundliche Mitarbeiterinnen, Gerda Karches (auf dem Bild links), während im Hintergrund Lotti Mayer zu erkennen ist. Sie sorgen dafür, daß jeder Neueingestellte einen Werksausweis erhält. Aber es sind nicht nur Werksausweise, aus organisatorischen Gründen werden bei uns auch eine Vielzahl anderer Ausweise benötigt, so für Angehörige von Fremdfirmen, die auf dem Werksgelände arbeiten, oder für Service-Leute, die zum Beispiel, um nur einige zu nennen, Computer warten oder Reparaturen ausführen. Daneben gibt es besondere dienstliche Aus-



Am Hauptportal

Die Schilderung in der Rubrik „Dies + Das“ in der letzten Ausgabe (Seite 8) über eine Situation am Hauptportal kurz vor der Pause hat bei den Vertrauensleuten des Werkschutzes Unmut ausgelöst. Der Beobachter der geschilderten Szene hätte gründlicher hinsehen müssen, heißt es, um zu erkennen, daß niemand das Portal „mal eben so“ passieren kann, sondern außerhalb der Pausen zum Erreichen außerhalb liegender Abteilungen des Werkes nur mit rotem Ausweis oder mit Urteilschein für private Zwecke. Daß dies ständig geschieht, auch kurz vor der Pause, liege, so wurde weiter betont, in der Natur der Sache und habe mit „zweierlei Maß“ überhaupt nichts zu tun. Auch der zuständige Betriebsrat, Helmut Späth, bestätigte diese Feststellung und betonte, daß der Werkschutz die Dinge korrekt behandle und keine Ausnahmen mache.



Frage: Wo ist dieses Bild gemacht – irgendwo am Rande eines Parkes oder innerhalb des Werksgeländes? Wer genau hinsieht erkennt, daß es eine der Baumgruppen im Grünbereich zwischen Personalabteilung und Speisevorbereitung ist, eine jener seltenen grün-bunten Oasen, die in der grauen Fabriklandschaft inzwischen eine Seltenheit geworden sind.



Erfolgreiche Blutspendeaktion

Im Werk Rüsselsheim fand vom 11. Mai bis 5. Juni die diesjährige Blutspendeaktion des Deutschen Roten Kreuzes statt. 2.763 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen waren dem Aufruf des DRK zur freiwilligen Blutspende gefolgt. Die Aktion verlief dank der guten Organisation und durch die Unterstützung unseres werksärztlichen Dienstes reibungslos, so daß für die Blutspender kaum Wartezeiten entstanden. Zelte und Wagen des DRK

standen hinter der Sanitätsstation I. Die Rüsselsheimer Mitarbeiter halfen mit ihrer Spende, die Reserven der Blutkonserven, die gerade jetzt während der Ferienzeit verstärkt in Anspruch genommen werden, zu erhöhen. Das DRK hat uns gebeten, allen Spendern noch einmal herzlich für ihre Teilnahme an der Aktion zu danken.

(Das Bild wurde während einer der Blutspenden gemacht.)



Nach der Eröffnung der Konzertsaison des Werksorchesters unter seinem neuen Leiter Vinzenz Christ im Mai in Rüsselsheim (Bild) spielte es im Rahmen der beliebten Heimatort-Konzerte inzwischen noch in Ginsheim, Saulheim, Riedstadt, Dornheim, Mainz und Gimbsheim und nahm am Festzug des Hessentages am 14. Juni in Bürstadt teil.

weise, unter anderem für Behinderte, spezielle Torpässe, Fahrausweise u.s.w. Alle ausgestellten Ausweise sind zentral in der Ausweisstelle erfaßt. Geht einer verloren, ist dies sofort zu melden, damit nach einer Frist von drei Tagen ein neuer Ausweis ausgestellt werden kann. Da es häufig vergessen wird, hier noch einmal die Ausgabezeiten: täglich von 9.30 Uhr – 11.00 Uhr und von 13.30 Uhr – 15.00 Uhr.

Übrigens kann man immer wieder beobachten, daß manche Mitarbeiter

ihren Werksausweis gar nicht oder nur unwillig, wenn sie dazu aufgefordert werden, beim Betreten oder Verlassen des Werkes vorzeigen. Eigentlich sollte es selbstverständlich sein, die Arbeit der Männer vom Werkschutz nicht unnötig zu erschweren; sie können sich bei der Vielzahl von Menschen nun einmal nicht jedes Gesicht einprägen. Und außerdem sind sie durch die Bestimmungen der Betriebsordnung gehalten, auf das Vorzeigen des Werksausweises zu achten. Also - bitte - daran denken.

BO Meldungen und Berichte aus dem Werk Bochum

Wichtiger Hinweis

Während des Werksurlaubes werden alle Waschräume und Spinde gründlich gereinigt und desinfiziert. Es ist daher erforderlich, daß alle Spinde mit Be-

ginn des Werksurlaubes, also nach Ablauf der Spätschicht am 24.7.1981 geräumt werden.

Weitere Einzelheiten sind den Werksanschlägen zu entnehmen. (Siehe auch „Kurz notiert“ auf Seite 6.)

Im Beisein von Werksleiter W. Pihan (rechts auf dem Bild), lief im Mai der 6 Millionste Motor seit Aufnahme der Produktion im Jahre 1962 vom Band. Es ist ein OHC-Motor, von dem z.Zt. 1.420 Stück pro Tag gebaut werden.



Außenansicht Sanitätsstation I.



Blick in den neugestalteten Verbandsraum der Bochumer Sanitätsstation I.



Guter Kunde übernahm 5000. Wagen

Kürzlich übergab W. Pihan, Leiter der Bochumer Werke, im Beisein von Vertretern des Großabnehmerverkaufs und der Bochumer Werksleitung Repräsentanten der Firma Rank Xerox, darunter die Hauptabteilungsleiterin Beschaffungswesen und die Geschäfts-

führer für den kaufmännischen und technischen Bereich, das 5.000ste von dieser Firma bestellte Opel-Fahrzeug.

Es ist ein Kadett-Caravan, der inzwischen als Kundendienstfahrzeug Tag für Tag seinen Dienst tut.



IM DIENSTE DER GESUNDHEIT

Sanitätsstation I wurde erweitert

Nach 1 1/2 jähriger Bauzeit ist der Um- und Ausbau der Sanitätsstation I so gut wie beendet. Aus dem ehemaligen eingeschossigen Anbau an der Südseite von Bau D 4 ist ein mehrgeschossiges modernes „Gesundheitshaus“ geworden. Nicht alle Räume hatten früher Tageslicht; jetzt sind sämtliche Untersuchungsräume mit großen Fenstern ausgestattet. Die Räume wirken hell und freundlich.

raum mit Ruheräumen in unmittelbarer Nähe. Auch ein „Verbrennungsbad“ ist jetzt vorhanden, wo Werksangehörige mit großflächigen Verbrennungen behandelt werden können. — Der Dokumentationsraum hat ein neues raumsparendes Karteisystem für die Patienten-Akten erhalten. Die Akten sind jetzt leichter zu handhaben, und es ist ein besserer Datenschutz gegeben. — Die Physiotherapie hat neue Räume erhalten. — Das Labor ist vergrößert worden. Es stehen mehr Arbeitsplätze und Patientenplätze zur Verfügung. Wegen der zunehmenden Untersuchungsmethoden bei arbeitsmedizinischen Vorsorgeuntersuchungen war das erforderlich geworden. Außerdem ist eine schnellere Abfertigung möglich. —

Für ein großes Werk, in dem annähernd 20.000 Menschen beschäftigt sind, ist die Abteilung Arbeitsmedizin mit ihren Stationen im Werk weniger ein soziales Aushängeschild, sondern eine notwendige Einrichtung für die Gesundheit der Mitarbeiter. Ihre wichtigsten Aufgaben sind: Arbeitsmedizinische und hygienische Überwachung der Betriebsbereiche, gesundheitliche Überwachung von besonderen Berufsgruppen, Erste Hilfe bei Unfällen und plötzlichen Erkrankungen sowie physiotherapeutische Maßnahmen zur Erhaltung beziehungsweise Wiederherstellung der Arbeitsfähigkeit. Es versteht sich von selbst, daß hier nur ausgebildete Fachkräfte unter der Leitung von Werksärzten tätig sind.

Im Röntgenbereich wurden die Geräte teilweise erneuert und alles nach modernen Gesichtspunkten eingerichtet. Das ermöglicht einen reibungsloseren Ablauf bei Untersuchungen. — Der Bereich „Funktionsprüfungen“ (früher Diagnostik) ist in vier hellen Räumen untergebracht. Es bestehen separate Räume für EKG und Ergometrie. —

Auch die Lagerräume wurden vergrößert, so daß bestimmte Materialien gesondert gelagert werden können. — Und besonders wichtig: Für Erste-Hilfe-Kurse ist jetzt ein besonderer Raum vorhanden.

Wir haben uns für die Leser der OPEL POST in den neuen Räumen der Sanitätsstation I umgesehen und einige Aufnahmen gemacht: Anlaufstelle für die „Erste Hilfe“ ist der Verbands-



die auch schon im Vorjahr den Pokal errungen hatte. Den zweiten Platz belegte die spanische Mannschaft des Wohnheimes Rüsselheimer Weg. Dritter Sieger wurde die Abteilungsmannschaft der Karosserie-Fertigmontage (3574).

Unmittelbar nach dem Spiel ist der Wanderpokal auf dem Sportplatz „Auf der Heide“, wo auch das Turnier statt-

Auf Erfolgskurs

Die vor kurzem von Werksangehörigen gegründete „Langlaufgemeinschaft Opelaner“ hat im Mai mit 30 Läufern an einem Volkslauf in Bochum teilgenommen. Ende Mai fand ein Volkslauf in Herten statt, an dem die Laufgemeinschaft mit 16 Teilnehmern vertreten war. Bei beiden Läufen waren die Opelaner die stärkste Gruppe. Unser Bild zeigt die Opelaner bei der Siegerehrung in Herten. Auch ihnen: herzlichen Glückwunsch!



fand, überreicht worden. Unser Bild zeigt die Siegermannschaft mit dem Wanderpokal. Herzlichen Glückwunsch!

Wohnheim gewann Opel-Wanderpokal

Im Rahmen der Veranstaltung „Mobiles Museum am Ümminger See“ im Stadtbezirk Bochum-Ost fand am 30. Mai 1981 ein Fußballturnier von vereinsfreien Mannschaften um den „Adam Opel-Wanderpokal“ statt. Sechs Mannschaften nahmen daran teil, darunter drei Mannschaften unserer Wohnheime und drei Abteilungsmannschaften. Für die Organisation zeichnete das Jugendsozialwerk — die Betreuungsorganisation unserer Wohnheime — verantwortlich. Sieger wurde die türkische Mannschaft unseres Wohnheimes Everstalstraße,

Berichtigung

Im Bericht über das Bochumer Vorschlagswesen in der letzten Ausgabe ist durch einen Übertragungsfehler eine mißverständliche Formulierung entstanden. Natürlich wurden nicht zwei Höchstprämien in Höhe von DM 239.731, — überreicht, sondern zwei Höchstprämien in Höhe von je 50.000, — DM und weitere Prämien. Alle zusammen ergaben die oben genannte Gesamtpremiensumme.



Medizinisches Labor.



Die Funktionsprüfungen.



Die Physiotherapie.



Das neue Karteisystem.



Die Erste-Hilfe-Kurse finden jetzt im Werk I in einem eigenen Schulungsraum statt.

Am Rande notiert

Seit einiger Zeit geistert das Wort „Mißverständnis“ durch unsere Abteilung. Nach einer erregten Diskussion in der Pause hatte Hermann wie ein Kampfhahn gesagt: „Dann wollen wir mal ein Exempel statuieren!“ Hilde aus unserer Abteilung hatte das gehört, wußte aber nichts damit anzufangen. Als sich aus der Nachbarabteilung je-

mand nach Hermann erkundigte, sagte sie: „Der wollte — glaube ich — eben ein Exempel stationieren.“ — „Was, Wo?“, lautete seine Frage. „... ich glaube, was an einer Maschine anbringen“, erklärte sie. „Ach so!“, sagte der Kollege und ging.

Ich hatte die ganze Sache mitgehört, wußte aber auch nicht genau, was gemeint war. Abends nahm ich mir zu

Hause heimlich den Duden meiner Tochter und sah nach, was man unter Exempel versteht. Meine Tochter stand plötzlich im Zimmer und fragte freundlich, ob sie mir helfen könne. „Was versteht man unter Exempel stat...?“ — „Ein warnendes Beispiel geben“, sagte sie. Am nächsten Tag erzählte ich die Sache meinen Kollegen. Alle lachten.

Euer Hennes

KL Meldungen und Berichte aus dem Werk Kaiserslautern

Innerbetriebliche Weiterbildung

Betriebliche Weiterbildungsmaßnahmen sind heute wichtiger denn je. In unserem Werk Kaiserslautern werden sie sehr ernst genommen. Allerdings bedarf es dazu richtungweisender Konzeptionen nach der vorliegenden Bedarfsfeststellung. Ein Beispiel: Irgend ein Bereich hat einen bestimmten Mangel festgestellt, den er auf unzureichendes Können und Wissen von Mitarbeitern zurückführt, beispielsweise durch die Einführung neuer Normen, neuer



Ausbildungsmeister O. Klein leitete das Seminar „Grundlagen der Wälzlager-technik“.

Einrichtungen u.s.w. Also meldet er der Abteilung Berufsausbildung einen entsprechenden „Weiterbildungsbedarf“.

Oder umgekehrt: Die Berufsausbildung hat Lehrgänge ausgearbeitet, so zum Beispiel für die Erstausbildung von Jugendlichen, und bietet diese dem Betrieb an. Hat er dafür Bedarf, geht es nach der Genehmigung an die Durchführung, wobei für zahllose Fragen zunächst eine Antwort gefunden werden muß. Etwa, welche Lernziele erreicht werden sollen und in welcher Zeit. Welche Methoden angewandt

werden. Oder: welcher Referent den Lehrgang leiten soll.

Ist ein Lehrgang beendet, erfolgt zunächst die Beurteilung durch die Teilnehmer, wobei es in der Regel um folgende Kriterien geht: Stoffmenge, Anzahl der praktischen Übungen, Organisation, Praxisbezug und Darbietungsart. Dadurch wird es möglich, unter Umständen notwendige Korrekturen gezielt vorzunehmen.

Zu den Weiterbildungsmaßnahmen im Werk Kaiserslautern in der letzten Zeit zählten unter anderem: Grundlagen der Wälzlager-technik, Grundlagen der Elektrotechnik für Hydrauliker, Technisches Zeichnen, Messen und Prüfen für Einrichter, Einführung neuer Mitarbeiter und Vorbereitung auf Meisterlehrgänge.

Zur Vorbereitung von Mitarbeitern auf Meisterlehrgänge kann ergänzend er-



Seminar-Teilnehmer W. Dechent beim Warmziehen eines Wälzlagers.

wähnt werden, daß dabei auch neue Wege beschritten werden: So wurde zum Beispiel der ganze Komplex Mathematik in Form von Lehrprogrammen von den Teilnehmern selbst erarbeitet. Jeder hatte so die Möglichkeit, sein eigenes Lerntempo zu bestimmen und dennoch intensiv und umfassend zu lernen.

Die Lernfortschrittsfeststellung durch Vor- und Nachtests bestätigte den ho-



Seminar-Teilnehmer W. Denig montiert ein Lagergehäuse.

hen Wirkungsgrad dieser Form der Weiterbildung. So war es möglich, mit geringem Einsatz von Ausbildungspersonal eine Vielzahl von Mitarbeitern weiterzubilden. Zwischendurch sandten die Teilnehmer ihre „Hausaufgaben“ ein und erhielten sie, von der Abteilung Berufsausbildung korrigiert, so schnell wie möglich zurück.

Die Bilder wurden während des Seminars „Grundlagen der Wälzlager-technik“ aufgenommen. Das Seminar, an dem zwölf Mitarbeiter aus dem Instandhaltungsbereich teilnahmen, wurde von Ausbildungsmeister O. Klein geleitet.

Kurz notiert Desinfektions- maßnahmen

Wie in den Vorjahren wird auch in den diesjährigen Werksferien eine generelle Desinfektion der Wasch-, Dusch- und Umkleieräume einschließlich aller Spinde sowie der Toiletten-Anlagen durchgeführt. Diese Maßnahme macht es erforderlich, daß sämtliche Spinde ausgeräumt und während der Werksferien offengehalten werden. Außerdem ist es notwendig, daß sämtliche Vorhängeschlösser von den Spindverschlüssen entfernt werden. Die Inhaber werkseigener Schutzkleidung haben zu diesem Zwecke die gegenwärtig getragene Schutzkleidung nach Beendigung der letzten Arbeitsschicht mit nach Hause zu nehmen und zu Beginn der ersten Schicht nach dem Werksurlaub zurückzubringen. Danach erfolgt der Umtausch der werkseigenen Schutzkleidung wie üblich. Die Werkswache an den Portalen ist verständigt. (Diese Regelung gilt für alle Werke.)

OPEL beim Hessentag

Auch in diesem Jahr nahm eine Opel-Gruppe am Hessentag teil, der vor kurzem in Bürstadt stattfand. Im Festzug am 14. Juni sah man, angeführt vom Werksorchester, einen Opel-Darracq aus dem Jahre 1905, einen Doktorwagen (1909), zwei Torpedo (1911 und 1920), ein Cabrio 4/18 (1928), einen Geländesportwagen (1932) und einen Kapitän aus dem Jahre 1939. Den Oldtimern folgten ein Senator und ein Monza.

Urlaubsbordbuch

Rechtzeitig vor Beginn des Urlaubs 1981 hat die Firma wieder ein Verzeichnis aller Opel-Werkstätten herausgegeben. Besonders gekennzeichnet sind solche Betriebe, die längs der Europastraßen und Bundesautobahnen außerhalb der üblichen Arbeitszeit für Serviceleistungen dienstbereit sind, viele davon auch an Sonn- und Feiertagen rund um die Uhr. Insgesamt stehen Fahrern unserer Marke innerhalb Europas nicht weniger als 6.500 Service-Stützpunkte zur Verfügung. Die Einzelheiten gehen aus der Broschüre hervor, die über die Opel-Händler bezogen werden kann. Erstmals in diesem Jahr erscheint der hilfreiche Reisebegleiter in Form eines Bordbuches und enthält eine Fülle von Tips für die Vorbereitung der Fahrt und für unterwegs – bis hin zum Sprachführer für Pannenhilfe.

Betriebsräte- Versammlung 1981

Die im Betriebsverfassungsgesetz vorgesehene jährliche Betriebsräte-Versammlung mit Betriebsräten aus dem gesamten Unternehmen, die vom Gesamtbetriebsratsvorsitzenden einberufen wird, wird in diesem Jahr vom 19. bis zum 21. Oktober in Bochum abgehalten. Auf dem Programm stehen u.a. der GBR-Bericht, der der Geschäftsleitung und die Aussprache.

GM Meldungen und Berichte aus der Organisation



AUCH IN DER SCHWEIZ Erfolgreicher Benzin-Wettbewerb

Auch die Schweizer haben das Benzinsparen entdeckt. Bei einem kürzlich stattgefundenen Spar-Wettbewerb um den Opel-Sparpokal – ausgerichtet von der General Motors Schweiz AG in Zusammenarbeit mit dem Touring-Club – verbrauchte der Schweizer Tony Amstutz mit einem Opel Rekord 2,0 L nur 5,64 Liter auf 100 Kilometer bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 61,8 km/h. 50 Fahrer beteiligten sich an diesem Wettbewerb, der unter der technischen Aufsicht des TCS stand, der peinlich genaue Kontrollen durchführte. Übrigens: der Durchschnittsverbrauch aller 50 Rekord lag bei nur 7,66 Liter. Diese Ergebnisse wurden in der Schweizer Presse entsprechend gewürdigt. (Bild.)

RICHTFEST IN WIEN

Auch der Bundeskanzler nahm an der Feier teil

Im vergangenen Monat fand das Richtfest von General Motors Austria in Wien-Aspern für das neue Motoren- und Getriebewerk statt. Zahlreiche Ehrengäste aus Politik und Wirtschaft sowie ca. 2.000 Arbeiter der am Bau beteiligten Firmen und natürlich die GM-Austria Belegschaft waren der Einladung gefolgt. Nach den Grußadressen vom Bauherrn, G. Y. Genn, General-

direktor von GM Austria, und Helmut Stark vom Werk Rüsselsheim, traten Bundeskanzler Dr. Bruno Kreisky, der Bürgermeister von Wien, Leopold Gratz, sowie Vertreter der Baufirmen ans Rednerpult. Nach dem traditionellen Richtspruch gab es ein rustikales Mittagessen, das ganz dem Charakter der Feier entsprach, die als durchaus gelungen bezeichnet werden darf. G.



Auf dem Bild erkennt man während der Richtfeier einige der Ehrengäste. Von links Wiens Bürgermeister L. Gratz, Opel Generaldirektor R. C. Stempel, Bundeskanzler Dr. B. Kreisky und GM-Austria Generaldirektor G. Y. Genn.

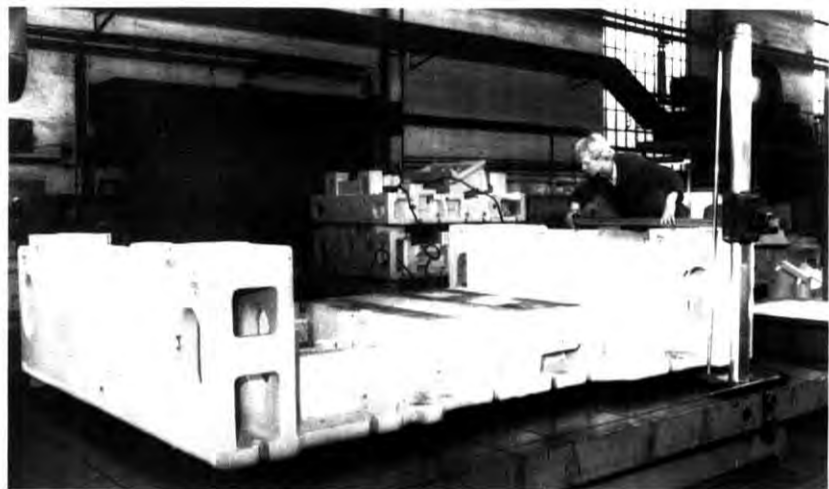


BETRIEBSREPORTAGE

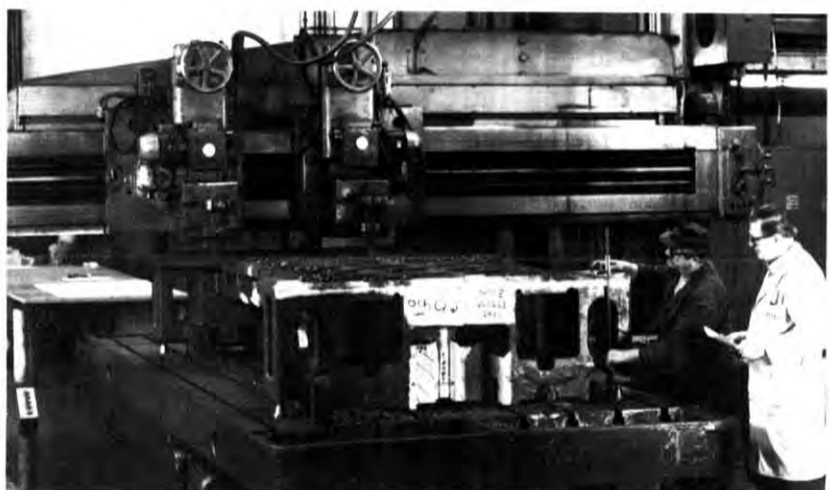
Präzision ist hier Trumpf

Bericht über die Zentrale Maschinen-Abteilung

In verschiedenen Ausgaben der OPEL POST im Jahrgang 1980 und zuletzt in Nummer 2/81 wurden die wichtigsten Bereiche der Rüsselsheimer Zentralwerkstätten I vorgestellt, die jedoch für das gesamte Unternehmen, ja europaweit von großer Bedeutung sind: Schnittbau, Schweißmaschinen- und Vorrichtungsbau sowie Werkzeugbau. Im letzten Bericht dieser Betriebsreportagen-Serie behandeln wir die Zentrale Maschinen Abteilung (ZMA).



Mitarbeiter Klaus Haft beim Anreißen eines Unterteils.



Bei der Grundbearbeitung eines Werkstücks an der Hobelmaschine Mitarbeiter Heinrich Pürschel und Meister Georg Keßler.



Beim Kopierfräsen an der Kopierfräsmaschine erkennt man hier Mitarbeiter Werner Friedrich.

Für alle Werkzeuge, die in den vorher genannten Bereichen der Zentralwerkstätten I gebaut werden, wie etwa die Preß-, Schweiß- und Sonderwerkzeuge oder die Kontrollvorrichtungen, ist die Mitarbeit der Zentralen Maschinen Abteilung unerlässlich.

Interne Programmvorbereitung

Alle Einzelteile für die zu bauenden Werkzeuge in diesen Bereichen werden nach vorgegebenen Terminen von der Abteilung ZMA entsprechend der Arbeitsunterlagen und Werkstückzeichnungen, die ihr von den vorbereitenden Abteilungen zur Verfügung gestellt werden, maschinell bearbeitet. Zunächst müssen die Arbeitsgänge, zum Beispiel das Drehen und Schleifen von Wellen oder das Hobeln, Bohren und Fräsen von Vorrichtungskörpern aus Guß oder Stahl, vorbereitet werden, das heißt eine spezielle Gruppe von Facharbeitern bestimmt die Operationsfolge der einzelnen Arbeitsgänge am Werkstück und die Maschinengattung, auf der das Teil zu bearbeiten ist. Bei der Bearbeitung auf NC-Maschinen – das sind numerisch gesteuerte Maschinen – müssen auch die entsprechenden Programme intern vorbereitet werden.

Großer Maschinenpark

Da zahlreiche Arbeitsgänge anfallen, ist der Maschinenpark der ZMA entsprechend breit gestreut. Unter den etwa 320 vorhandenen Werkzeugmaschinen aller Art sind zum Beispiel Fräsmaschinen in horizontaler und vertikaler Anordnung. Maschinen zum Kopierfräsen können beispielsweise Werkstücke bis zu 13 t Gewicht aufnehmen, oder auf den Drehbänken werden winzige Präzisionsteile für Meßwerkzeuge ebenso hergestellt wie beispielsweise eine Führungsspindel für eine 800 t Presse in der Produktion. Lehnbohrwerke, Bildschirm- und Koordinatenschleifmaschinen schaffen die Voraussetzung, Hochgenauigkeitsteile anzufertigen. Mit diesem großen Maschinenpark ist die Abteilung in der Lage, alle anfallenden Arbeiten für den Bau der in allen GM-Werken innerhalb Europas benötigten Werkzeugeinrichtungen zu erledigen.

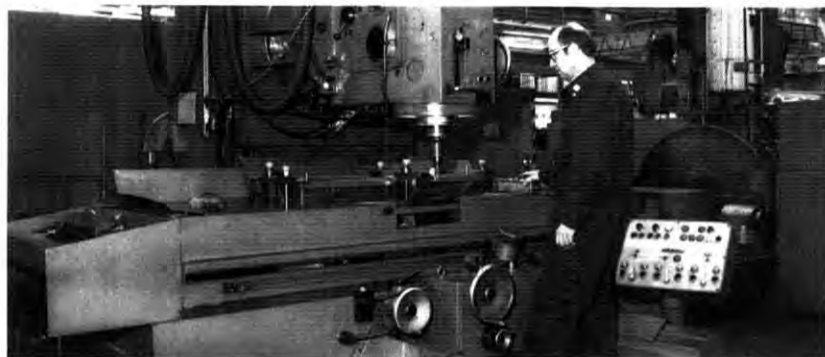
Erfahrenes Fachpersonal

Natürlich setzt die Bedienung dieser Werkzeugmaschinen qualifiziertes und erfahrenes Fachpersonal voraus. Auch stellt jede dort installierte Werkzeugmaschine einen hohen finanziellen Wert dar, der von DM 50.000,- bis zu DM 2,5 Millionen pro Maschine gehen kann; sie müssen daher entsprechend behandelt und gepflegt werden, denn auf diesen Maschinen werden Teile produziert, die je nach ihrer Verwendung eine hohe Wertigkeit besitzen.

Während ihrer dreijährigen Ausbildungszeit erlernen die Facharbeiter das Aufspannen und Ausrichten des Werkzeuges oder des Vorrichtungsteiles genauso wie das Festlegen des spanabhebenden Werkzeuges oder die Bestimmung von Schnittgeschwindigkeit und Vorschub. Diese Qualifikationen müssen vorausgesetzt werden, aber damit allein ist es nicht getan: die speziellen Arbeitsplätze in der Zentralen Maschinen Abteilung erfordern auf Grund immer neuer Technologien eine ständige Fort- und Weiterbildung der hier eingesetzten Mitarbeiter. Die ZMA ist also ein Arbeitsbereich, in dem es vor allem auf Präzision, fundierte Kenntnisse und Gewissenhaftigkeit des einzelnen ankommt, denn aus den hier bearbeiteten Einzelteilen werden später die verschiedensten Werkzeuge hergestellt, die in der Serienfertigung mit höchster Genauigkeit arbeiten müssen, damit unsere Produkte dem geforderten hohen Qualitätsstandard entsprechen. H.K.



Mitarbeiter Friedrich Müller beim Schleifen auf der Koordinaten-Schleifmaschine. Hier geht es um Toleranzen, die bei $\pm 0,005$ mm liegen.



Mitarbeiter Dieter Bosse beim Fräsen einer Matrizen-Platte auf einer Universal-Fräsmaschine.

Personalmeldungen

40

Unsere Jubilare

25

1.6. 1981

Kurt Kleinschmitt
Schw.Masch.u.Vorr.
Heinrich Kreher
Vers.Bau Chassis

4.6. 1981

Franz Bengel
Instandh.Preßwerk
Günther Gerlich
Schw.Masch.u.Vorr.
Ludwig Körber
Instandh.Preßwerk
Werner Küchmann
Modell-u.Lehrbau

6.6. 1981

Ernst Lang
Modell-u.Lehrbau

11.6. 1981

Klaus Reis
PVP-M.u.KI.Werkz.
Josef Richter
Zentr.Masch.Abt.
Karl Schwanz
PEK-Fahr-u.Triebw.
Adolf Zimmermann
Qual.Förd.u.Insp.

5.6. 1981

Anton Roth
Werksanlagen
Gerhard Köhler
Gesenkbau

7.6. 1981

Artur Pörsch
Instandh.Preßwerk

11.6. 1981

Kurt Bezoll
Energieversorgung
Rudolf Feuerbach
Schnittbau
Hans Geistlinger
Schmiede
Herbert Groß
Modell-u.Lehrbau

13.6. 1981

Herbert Windirsch
PVP-Termine, Auftr.

14.6. 1981

Hans Gievers
PEK-Stücklisten

18.6. 1981

Friedrich Ewald
Wagenendmontage
Helmut Heuser
Modell-u.Lehrbau
Ernst Kitter
Gesenkbau

Heinz Ober
Modell-u.Lehrbau
Willfried Schardt
Produktkosten
Alfred Schlesinger
Zentr.Planung
Heinrich Schwarz
Modell-u.Lehrbau
Manfred Uhlig
PEK-Karosserie
Erich Wann
BSW-Eink.Bereich
Hermann Wendt
Modell-u.Lehrbau

19.6. 1981

Dieter Schuster
Motorenentw.

20.6. 1981

Rudolf Psurek
Ind.Engineering

25.6. 1981

Robert Bormet
Modell-u.Lehrbau
Georg Brunner
Modell-u.Lehrbau
Heinz Decker
Schnittbau

19.6. 1981

Friedrich Forg
T & Z Verk.Abwickl.
Heinrich Grauer
Achsenbau
Friedrich Haus
PVP-Konstr.Gr.Werkz.

19.6. 1981

Julius Kaufmann
Modell-u.Lehrbau
Helmut Krtsch
Modell-u.Lehrbau

19.6. 1981

Benno Lemke
Ind.Engineering
Erich Medem
Qual.Förd.
Helmut Metzger
Modell-u.Lehrbau

19.6. 1981

Horst Mittag
Modell-u.Lehrbau
Herbert Noack
Qual.Förd.

19.6. 1981

Helmut Petri
Instandh.Preßwerk
Helmut Schad
Modell-u.Lehrbau

19.6. 1981

Engelbert Schwarz
Achsenbau
Hermann Tron
Modell-u.Lehrbau
Günter Vetter
Modell-u.Lehrbau



Andreas Kann
Betriebskrankenk.
8.6. 1981



Rudolf Schmidt
Werkzeugbau
18.6. 1981

26.6. 1981

Hermann Becker
Werkz.Zentr.Magazin

27.6. 1981

Gerhard Fritz
Zentr.Masch.Abt.
Friedrich Laut
Modell-u.Lehrbau

28.6. 1981

Erich Schuhmacher
Kar.Ftg.Montage

28.6. 1981

Walter Thon
Instandh. Preßwerk
Rudolf Wiegand
Lohnbuchhaltung

Wir gedenken

Rüsselsheim

Helmut Schäfer, Schw.Masch.u.Vorr.
geb.26.9.29 gest.20.5.81
Helmut Schmidt, Schw.Masch.u.Vorr.
geb.3.9.28 gest.28.5.81
Ernst Edler, PV-Werkz.u.Betriebsm.
geb.13.5.35 gest.1.6.81
Gerhard Grundler, Zentr.Masch.Abt.
geb.15.12.36 gest.2.6.81
Dieter Bojand, Kreditorenbuchhaltung
geb.7.12.44 gest.3.6.81

Bochum

Friedhelm Moczarski, Kar.Rohbau
geb.19.6.30 gest.29.4.81
Franc. Riuz Lebron, Werksanlagen
geb.10.3.35 gest.11.5.81
Heinrich Wohlbrecht, Getriebebau
geb.18.9.34 gest.12.5.81
Wolfgang Plumbohn, Werkzeugabteilung
geb.27.7.28 gest.21.5.81
Günter Rudzinski, Qual.Kontr.u.Insp.
geb.19.10.32 gest.28.5.81
Hüseyin Camkesen, Vorderachse
geb.1948 gest.28.5.81
Ali Temiz, Wagenendmontage
geb.19.5.41 gest.3.6.81
Kurt Schwarz, Werksanlagen
geb.22.4.24 gest.5.5.81

Kaiserslautern

John Reinhold, Produktion
geb.27.4.23 gest.4.5.81
Christoph Seidler, Mat.u.Prod.Kontr.
geb.25.12.29 gest.20.5.81
Gerhard Grundler, Zentr.Masch.Abt.
geb.15.12.36 gest.2.6.81



FAHRZEUGBRAND

Löschversuche im Sicherheitszentrum

Da bei einem Fahrzeugbrand die Feuerwehr selten rechtzeitig zur Stelle sein kann, bleibt dem Autofahrer meist nur die Möglichkeit der Selbsthilfe. Die effektivste Brandbekämpfungsmöglichkeit besteht während der Entstehungsphase, denn mit steigender Brandintensität wird die Löscharbeit schwieriger. Ist die Unfallschwere so groß, daß der Fahrer sich selbst nicht helfen kann, so ist er auf die Hilfe anderer angewiesen. Dieses setzt natürlich voraus, daß ein geeigneter Handfeuerlöscher griffbereit mitgeführt wird und daß man mit diesem Gerät umgehen kann. Dabei entsteht gleich die Frage: Was sind geeignete Feuerlöscher?

Welcher Löscher?

Nun, bewährt haben sich 2 kg Pulver- und Halon-Löscher mit abschaltbarem Auslösehebel. (Die seither im Handel üblichen 1 kg Feuerlöscher haben sich als unzureichend erwiesen und wurden deshalb vom Gesetzgeber verboten.) Worin unterscheiden sich Pulver- und Halonlöscher? Dazu ist zu sagen, daß Pulver sich zum Löschen aller Brandklassen eignet, jedoch nicht rückstandsfrei löscht. Halon löscht dagegen rückstandsfrei, eignet sich allerdings nicht für Glutbrände (Faserstoffe). Außerdem kann Halon, in konzentrierter Form eingeatmet, zu gesundheitlichen Schäden führen. Und: im Gegensatz zum Pulver ist der Halon-Löscher viermal so teuer.

Wo angebracht?

Zum Schluß noch die Frage: Wo sollte der Löscher angebracht sein? Eine Vorschrift über Lage und Befestigung besteht nicht. Sinnvollerweise sollte man den Löscher jedoch im Fahrgastraum vorn, und zwar vom Fahrer im Notfall gut erreichbar, montieren. Auf keinen Fall sollte der Löscher lose im Fahrgastraum mitgeführt werden und auch nicht im Kofferraum, weil er dort am wenigsten nutzt. H.D.Z.



In Zusammenarbeit mit der Opel-Werkfeuerwehr wurden im Sicherheitszentrum der PEK kürzlich wieder Löschversuche mit Auto-Feuerlöschern durchgeführt. Auf dem oberen Bild PEK-Mitarbeiter H.-D. Zentgraf bei der Bekämpfung eines Flüssigkeits-Flächenbrandes mit einem 2 kg Pulver-Löscher. Dabei die richtige Löschtaktik: Feuer in Windrichtung bekämpfen. Darunter H.-D. Zentgraf beim Löschen eines Brandes im Motorraum mittels 2 kg Halon-Löscher. Die Werkfeuerwehr steht bei diesem Versuch für alle Fälle im Hintergrund bereit.

Urlaubskaleidoskop

800 Kilometer am Tag sind genug!

Vor oft folgenschweren Fehlern auf der Fahrt in den Urlaub haben Mediziner in diesen Tagen erneut die Autofahrer gewarnt. Als besonders gefährlich prangern sie es an, daß laut Statistik immer noch sechs von zehn Autofahrern sehr lange Strecken in den Urlaub und zurück „in einem Rutsch“ durchfahren.

Die äußerste Tagesstrecke sollte 800 Kilometer mit Pausen nach jeweils zwei Stunden Fahrt sein. Der erste Fehler werde von zahlreichen Autofahrern schon bei der Abfahrt gemacht: sie setzen sich am letzten Arbeitstag unmittelbar nach Arbeitsschluß ans Steuer — ermüdet von der Tagesarbeit, mit stündlich abnehmender Leistungsbereitschaft.

Hinzu kommt nach den Feststellungen der Ärzte, daß Autofahren in den Abend- und Nachtstunden besonders risiko- und unfallträchtig ist und oft zu einer Verschiebung des vegetativen Gleichgewichts führt: der Blutdruck erhöht sich, und es kann zu Kreislaufstörungen und zu Beschwerden im Magen-Darm-Bereich kommen.

Wenn Kranke fliegen

Flugreisende, die unter bestimmten Krankheiten leiden, sollten Vorsichtsmaßnahmen treffen. Auf diese an sich selbstverständliche aber dennoch wohl nicht immer beachtete Regel hat zu Beginn der Hauptreisezeit der Chefarzt der Deutschen Lufthansa, Dr. Helmut Baark, hingewiesen. Auf keinen Fall, sagte er, sollte jemand fliegen, der erst kurz zuvor einen Herzinfarkt erlitten habe. Im übrigen sollten Infarkt-Patienten vor einem Flug stets ihren Arzt konsultieren, der dann von Fall zu Fall entscheidet; dabei könnte we-

sentlich sein, ob der Patient nur einen kurzen Inland-Flug plane oder einen langen Flug in großer Höhe.

Erhebliche Risiken gehen, wie Dr. Baark weiter sagte, solche Frauen ein, die im fünften bis neunten Monat der Schwangerschaft sind. Auch sie sollten den Arzt fragen. Schwangere müssen ebenfalls vorsichtig sein, wenn sie in Länder fliegen, die eine besondere Impfung verlangen. Die Fluggesellschaften lehnen die Beförderung solcher Passagiere ab, die eine Infektionskrankheit haben, Patienten, die an Angina pectoris leiden, kann der Arzt das Fliegen nur dann erlauben, wenn ihre Krankheit von leichterer Art ist.

Wer an Asthma leidet, kann zwar das Flugzeug nehmen, muß aber ein Aerosol bei sich haben. Auch Diabe-



Werkurlaub: Bald ist es soweit!

Benzinpreise

Nach einer Untersuchung des ADAC (Stand Anfang Juni) hält Italien mit umgerechnet 1,89 Mark für den Liter Superbenzin den Preisrekord in Europa. An zweiter Stelle liegt Portugal mit 1,87 Mark, gefolgt von Dänemark mit 1,82 Mark. Norwegen und Spanien nehmen mit jeweils 1,75 Mark Platz vier ein,

dann folgen Finnland (1,68 Mark) sowie Griechenland und Jugoslawien (beide 1,67 Mark). In der DDR müssen Bundesbürger statt 1,65 nur 1,25 Mark zahlen, wenn sie an Intertank-Stationen mit Westgeld bezahlen oder sich vorher Gutscheine besorgen, die es auch für Jugoslawien, Polen, Rumänien, die Sowjetunion und die Tschechoslowakei gibt.

tikern wird von der Flugreise nicht abgeraten, doch sollten sie ihren Arzt über den Insulinbedarf unter den besonderen Bedingungen des Fluges befragen. Die Erfahrung lehrt offenbar, daß mancher Flugreisende, der während des Fliegens auf Medikamente angewiesen ist, die Arzneimittel dennoch nicht ins Handgepäck getan, sondern sie ins sogenannte große Gepäck verstaut hat. Darauf hat der Chefarzt der Lufthansa besonders hingewiesen.

Dr. Baark warnte insbesondere davor, an Bord eines Flugzeuges Arzneimittel zu nehmen und zugleich Alkohol zu trinken. Er wies außerdem darauf hin, daß neunzig Prozent aller Sterbefälle an Bord deshalb eintreten, weil Fluggäste wissentlich oder unwissentlich den Rat ihres Arztes in den Wind schlagen.

Auch zum Thema „Angst beim Fliegen“ weiß Dr. Baark Rat: Reisenden, die sich vor solcher Angst fürchten müssen, empfiehlt er, kurz zuvor ein ärztlich verschriebenes Beruhigungsmittel zu nehmen und sich während der Flugzeit intensiv mit irgend etwas zu beschäftigen. In diesem Zusammenhang ein Hinweis des „Deutschen Grünen Kreuzes“ zum Thema Thrombosegefahr bei Langstreckenflügen: Jedermann, der zu Verschlüßbildungen in Arterien oder Venen neigt, sollte bei Interkontinentalflügen zuerst den Arzt aufsuchen. Zweckmäßig ist es auch, bereits bei der Platzbuchung einen Sitz am Gang zu wählen, damit man häufig aufstehen kann, ohne den Nachbar belästigen zu müssen. Nach Angaben des „Deutschen Grünen Kreuzes“ steigt die Gefahr eines Verschlusses einer Arterie oder Vene der Beine bei Flugreisen von zehn Stunden und mehr. Durch die abgeknickte Haltung des Beckens und den Druck der Sitzpolster auf die Rückseite der Oberschenkel komme es zu einer Verlangsamung des Blutstromes.

Malaria-Gefahren

Rund 260 Malaria-Fälle pro Jahr in der Bundesrepublik machen deutlich, daß die häufigste Infektionskrankheit der Welt nicht mehr nur in den Tropen vorkommt. Immer mehr Menschen gehen auf Reisen in immer fernere Länder oder üben ihren Beruf dort aus. Todesfälle unter zurückgekehrten Urlaubern zeigen, daß viele Reisende die notwendigen Schutzmaßnahmen vernachlässigen.

Erreger der Malaria sind vier Arten von einzelligen Lebewesen, die sogenannten „Plasmodien“. Überträger dieser Erreger ist eine Stechmücke namens Anopheles. Wird ein Malariakranker von dieser Mücke gestochen, so nimmt sie mit dem Blut die Erreger auf und überträgt sie beim nächsten Stich auf einen Gesunden, in dessen Blut sie sich rasch vermehren.

Früher wurde die Malaria mit Chinin behandelt. Heute hat man jedoch neue, zuverlässigere Medikamente ohne starke Nebenwirkungen zur Hand. Wichtig ist besonders die Vorbeugung. A+P

Strafbefehle im Urlaub

Wer nicht länger als sechs Wochen verreist, ist nicht gehalten, dafür zu sorgen, daß er während dieser Zeit von einem ihm zugestellten Bußgeldbescheid oder Strafbefehl erfährt. So weltfremd sind die Gerichte schließlich nicht, und entsprechend faßte das Bundesverfassungsgericht schon 1976 einen Beschluß, der den heutigen Reisegewohnheiten weitestgehend Rechnung trägt. Allerdings ist die Abwesenheit die Ausnahme und die Anwesenheit die Regel.

Anders im Falle eines wesentlich längeren Aufenthaltes weitab des Wohnortes. Dann muß der Betroffene die Möglichkeit schaffen, daß ihn eine Gerichtssache erreichen kann. Erst recht, wenn ein gerichtliches Verfahren eröffnet ist oder der Betroffene bereits einen Gerichtstermin unentschuldig versäumt hat. In diesem Falle hat er dafür zu sorgen, daß ihn eine Zustellungsurkunde rechtzeitig erreichen kann.

In dieser Situation informiert man das Gericht am besten vorzeitig über seine Abwesenheit und den Tag der Rückkehr. So gibt es keine verfahrensrechtlichen Nachteile. R.Sp.

Stielaugen

Besser ein Blick ins Dekollete, als ein Griff ins Portemonnaie, könnte man hier sagen. Die junge Dame jedenfalls weiß, worauf es in diesem Falle ankommt: sie trägt ihr Geld in einem um den Hals gehängten Spezialtui. Da kann es so leicht nicht verlorengehen. Die Kriminalpolizei gibt in diesem Zusammenhang folgenden Rat gerade für den Urlaub: Wertsachen und Papiere möglichst immer am Körper tragen, beispielsweise im Brustbeutel, in der Brief- oder Innentasche des Jacketts. Aber auch dann ist Vorsicht geboten, denn schnell hat man in gelöster, freudiger Urlaubsstimmung in einem Lokal, vor allem wenn es heiß ist, die Jacke an einen Garderobenhaken gehängt oder Handtasche, Fotoapparat und dergleichen unbedacht und arglos auf einen leeren Stuhl gelegt. Das ist die beste Gelegenheit für Leute, die sich mit einem geschickten unauffälligen Griff an Ihrem Eigentum vergreifen wollen. Nichts ist schlimmer, als im Urlaub plötzlich ohne Geld und Papiere dazustehen. Am besten ist es, sie im Hotel im Safe zu deponieren oder — während der Reise — auf mehrere Personen zu verteilen.



OPEL POST

33. Jahrgang — Juni 1981

Zeitung für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft. Herausgeber: Adam Opel Aktiengesellschaft Rüsselsheim — Verantwortlich: Karl Heinz Mai — Redaktion: Gisela Kröhner — Redaktion Bochum: Horst v. Dieken — Redaktion Kaiserslautern: Heidi Adam — Nachdruck nur mit Quellenangabe — Mit Namen oder Anfangsbuchstaben gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers oder der Redaktion wieder — Alle Meldungen, Berichte und Zahlen werden nach bestem Wissen, aber ohne Gewähr veröffentlicht — Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe zu kürzen. — Fernsprecher: 06142-664879. (Fernschreiber: 41 239) — Hausapparat: 4879 oder 3387 — Druck: Werkdruckerei der Adam Opel Aktiengesellschaft Rüsselsheim.

Die neuen Betriebsräte im Unternehmen

OPEL POST



Beilage zur Ausgabe 5/81
anlässlich der Betriebsratswahlen

Rüsselsheim

In einer Vorabstimmung hatte sich die Belegschaft für eine Gemeinschaftswahl entschieden. Kandidaten auf 8 Listen – davon 4 Ausländerlisten – bewarben sich um insgesamt 49 Mandate (37 Lohn- und 12 Gehaltsempfänger). Die Wahlbeteiligung in Rüsselsheim betrug 80,8 Prozent gegenüber 78,2 Prozent im Jahre 1978.

Werk Rüsselsheim



Richard Heller
Betriebsratsvorsitzender

Betriebsausschuß

Gesamtbetriebsrat und Wirtschaftsausschuß

Die örtlichen Betriebsräte haben nach der Wahl auch die Mitglieder des Gesamtbetriebsrates und die des Wirtschaftsausschusses bestimmt. Vorsitzender des Gesamtbetriebsrates ist wieder Rudi Hahn, sein Stellvertreter erneut Rudolf Müller (Bilder).



Rudolf Hahn Rudolf Müller

Dem GBR gehören außerdem an aus dem Werk Rüsselsheim Berthold Muders, Rolf Petry, Kurt Schneider, Martin Schwarz und Liane Steinführer; aus dem Werk Bochum Heinrich Beiske, Rolf Breuer und Wilhelm Gröber; aus dem Werk Kaiserslautern Karl Guthy und Paul Schleicher; aus der Niederlassung Berlin Helmut Tobis.

Als Mitglieder des Wirtschaftsausschusses hat der GBR nominiert: Rudi Hahn als dessen Sprecher sowie die Betriebsräte Richard Heller und Rudolf Müller (Rüsselsheim), Peter Labensberg und Günter Perschke (Bochum) sowie Dieter Krüger (Kaiserslautern).



Rudolf Müller
Stellvertretender
Vorsitzender



Richard Adam
Personalfragen
Publikumsverkehr



Georg Graumann
Personalfragen
Publikumsverkehr



Rudolf Hahn
Lohn-, Akkord-
und Zeitstudien



Adolf Mildner
Angest.Fragen
Bauplanung



Berthold Muders
Arbeitsicherheit und
Gesundheitsschutz
am Arbeitsplatz



Rolf Petry
Schriftführer
Berufsverkehr



Martin Schwarz
Lohn-, Akkord-
und Zeitstudien



Liane Steinführer
Soziale Angelegenh.
Frauenfragen
Wohnungsfragen



Gerhard Wink
Personalfragen
Publikumsverkehr



Yasar Akkeci

Betriebsräte der Lohnempfänger



Horst Bach



Valent. Bauschbach



Konrad Beckendorf



Walter Feist



Klaus Franz



Helmut Friess



Wolfram Georgi



Fortunato Giunta



Horst Henrich



Norbert Herbrand



Wolfgang Jahn



Annelore Judisch



Gerh. Kämmerling



Ph.H. Konrad



Wilfried Lang



Horst Leismann



Walter Lutz



E. Reichhardt



Franz Remitschka



Ferdi Schenk



Friedel Schreiber



Helmut Späth



Peter Teska



Hüseyin Tezkac



Werner Welskop



Werner Wolf



Naci Yesilyurt

Betriebsräte der Gehaltsempfänger



Leonhard Bubach



Günther Erb



Manfred Henrich



Ludwig Lohr



Dagmar Losert



Dietmar Mann



Bruno Reimann



Kurt Schneider



Hans Smander



Karla de Vries

Werk Bochum

Betriebsausschuß



Günter Perschke
Betriebsratsvorsitzender



Rolf Breuer
Stellvertretender
Vorsitzender



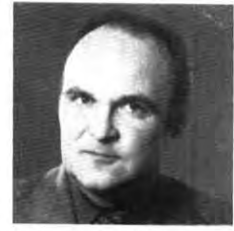
Heinrich Beiske
Personalfragen



Günter v. Bronk
Bildung u. Jugend
Werk II



Wilhelm Gröber
Lohn- u. Akkord



Peter Labensberg
Soziales



Helmut Peukert
Werk II



Hans Reuss
Publikumsverkehr
Werk I



Karl H. Schütte
Publikumsverkehr
Werk I



Siegfried Sonak
Betr. Planung
Werk II



Günter Zimmermann
Arbeitssicherheit

Bochum

In Bochum fanden Gruppenwahlen statt. Kandidaten auf 6 Listen – davon 2 Ausländerlisten – bewarben sich um insgesamt 39 Mandate (34 Lohn- und 5 Gehaltsempfänger). Die Wahlbeteiligung in Bochum betrug bei den Lohnempfängern 76,97 Prozent und bei den Gehaltsempfängern 84,77 Prozent.

Die Wahlbeteiligung lag bei den Lohnempfängern gegenüber 1978 (79,19%) um 2,2 Prozent niedriger, bei den Gehaltsempfängern dagegen stieg sie um 4 Prozent (1978: 80,76%).

Betriebsräte der Lohnempfänger



Dieter Bengs



Ömer Cicek



Mehmet Duman



Vahap Durgun



Rainer Engel



Waltraud Exner



Rolf Fickert



Hildeg. Götz



Klaus Gulcz



Herbert Hahn



Abdul H. Kheder



Helmut Hutmacher



Peter Jaszczyk



Horst Koberg



W. Loeffelmeier



Herbert Niendel



Edwin Piotrowski



Hans Reppel



Hilmar Richter



Wolfg. Schaumburg



Klaus Schmitz



J. Szczeblewski



Rudi Wacholder



Mevlüt Yüksel



Yusuf Yüksel

Betriebsräte der Gehaltsempfänger



Claus-O. Cleves



Dieter Partmann



Eberhard Seim

Betriebsausschuß

Werk Kaiserslautern



Karl Guthy
Betriebsratsvorsitzender



Dieter Krüger
Stellvertretender
Vorsitzender



Willi Balzer
Aus-u. Weiterbildung



Rudi Budell
Rationalisierung
u. Automation



Leo Germann
Soziales



Erich Heinrich



Wilfr. Kannegieser



Wilfried Müller
VV-Wesen

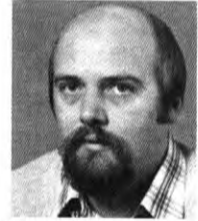


Norbert Raufer
Arbeitssicherheit



Paul Schleicher
Lohn u. Akkord

Betriebsräte der Lohnempfänger



Harald Lessmeister



Horst Löffler



Lothar Sorger



Walter Stöbener



Maria Stümpert



Hans Utzig



Friedr. Weißmann



Hans-J. Westphal



Anton Zimmer

Betriebsräte der Angestellten



Heinr. Schröder



Heinz Schwartz



K.-H. Gillmann



Werner Heinrich

Kaiserslautern

In Kaiserslautern fanden ebenfalls Gruppenwahlen statt. Bei den Lohnempfängern gab es eine Persönlichkeitswahl, bei den Gehaltsempfängern stellten sich Kandidaten von 2 Listen zur Wahl. Insgesamt waren 27 Mandate zu vergeben. Die Wahlbeteiligung betrug bei den Lohnempfängern 81,9 Prozent und bei den Gehaltsempfängern 69,73 Prozent. (Bei der Gemeinschaftswahl 1978 88,36 %).

Niederlassung Berlin



K.W. Witthaus
Betriebsratsvorsitzender



Helmut Tobis
Stellvertretender
Vorsitzender



Ralf Fischer
Arbeitssicherheit



K.H. Malchow



Ronald Rottig
Arbeitssicherheit



Bernd Schweichert
Schriftführer



Detlef Ziedrich
Schwerbehinderte
Mutterschutz

HINWEIS

Einige der uns meist erst kurz vor Redaktionsschluß geschickten Aufnahmen entsprechen qualitativ leider nicht den Anforderungen für eine einwandfreie Bildwiedergabe, was wir zu entschuldigen bitten. D.R.